

B I U L E T Y N

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Warszawa, dnia 9 czerwca 2020 r.

Nr 14

UCHWAŁY ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

	str.
Poz. 16	uchwała Nr 359/2020 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 czerwca 2020 r. w sprawie wprowadzenia zmian w „Instrukcji sygnalizacji Ie-1 (E-1)”..... 2

16/14

Uchwała Nr 359/2020
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 2 czerwca 2020 r.
w sprawie wprowadzenia zmian w „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”

Na podstawie § 15 ust. 2 Statutu Spółki oraz § 9 ust. 1 pkt 17 Regulaminu Zarządu, po rozpatrzeniu wniosku Biura Rozwoju i Standaryzacji Technicznej Centrali Spółki Nr IST5d-5420-06/2020 z dnia 5 maja 2020 r., Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uchwała, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”, stanowiącej załącznik nr 1 do uchwały Nr 810/2019 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 10 grudnia 2019 r. wprowadza następujące zmiany:

1) w § 6 ust 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał Osp 1 lub do czasu minięcia jej przez czoło pociągu pozostaje ciemna, należy zmniejszyć prędkość pociągu tak, by można było zatrzymać pociąg przed przejazdem, gdy na przejeździe jest przeszkoda zagrażająca bezpieczeństwu ruchu. Jazda z prędkością 20 km/h obowiązuje tylko do czasu minięcia przejazdu przez czoło pociągu.”;

2) w § 12:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Sygnał Rp 1 „Bacność” maszynista daje:

- 1) w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się pociągiem pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
- 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym nadającym sygnał „Stój”, wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkłe sygnałowym, z wyjątkiem semafora odstepowego blokady samoczynnej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności;
- 3) na wezwanie kierownika pociągu, przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku;
- 4) przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu technologicznego, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego;
- 5) po minięciu wskaźnika W 6, W 6b lub W 7;
- 5a) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo – drogowym lub przejściu;
- 5b) na zarządzenie zarządcy infrastruktury w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo – drogowym lub przejściu albo braku pracownika obsługującego przejazd kolejowo – drogowy lub przejście lub kierującego ruchem drogowym w obrębie przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia;
- 5c) przed przejazdem kolejowo – drogowym lub przejściem w przypadku nadawania sygnału Osp 1 przez tarczę ostrzegawczą przejazdową odnoszącą się do tego przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia lub gdy do czasu minięcia tej tarczy przez czoło pociągu pozostaje ona ciemna;
- 5d) nie dotyczy;

- 5e) w przypadku mijania się pociągów jadących w przeciwnych kierunkach na przejeździe kolejowo – drogowym lub przejściu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
- 5f) przed wszystkimi przejazdami kolejowo – drogowymi lub przejściami znajdującymi się w drodze przebiegu pociągu wyprawionego na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności;
- 6) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi;
- 7) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego;
- 8) jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem zauważy, że roгатki nie są zamknięte i nie ma pracownika strzegącego przejazdu;
- 9) gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa wskazuje sygnał Osp 1, sygnał wątpliwy lub jest ciemna.
- 10) przed każdym ruszeniem pojazdu kolejowego z postoju przy peronie znajdującym się pomiędzy miejscem ustawienia wskaźnika W 6b a przejazdem kolejowo – drogowym lub przejściem, do którego wskaźnik się odnosił;
- 11) podczas mijania się pojazdów kolejowych jadących po sąsiednich torach, szczególnie w miejscach narażonych na wtargnięcie osób postronnych np. perony przystanków, przejazdy kolejowo – drogowe lub przejścia, rozpoczynając jego nadawanie przed zakończeniem mijania pojazdu jadącego z przeciwka.”,

b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadkach, o których mowa w ust. 6 pkt 5b–5c, sygnał Rp 1 „Bacność” podaje się wielokrotnie.”;

3) w § 13 ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

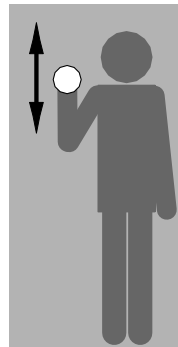
„2) Sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe kolejowo – drogowym lub przejściu”:

Dzienny

Nocny

Dróżnik przejazdowy stoi na przejeździe kolejowo – drogowym lub przejściu w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia, trzymając w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby być widocznym dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym,

Dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo ręczną latarką *sygnałową* z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierującego pojazdem kolejowym.

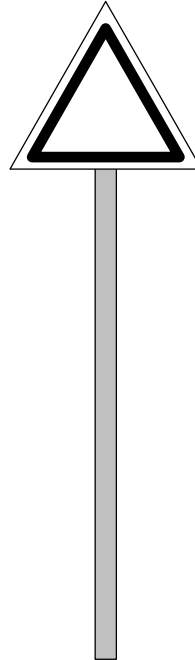


W PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla poprawienia widoczności podawanego sygnału D 8, obowiązuje całodobowo podawanie sygnału nocnego.”;

4) w § 16 ust. 15:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) Wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”:
Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem,
zwrócona wierzchołkiem ku górze;

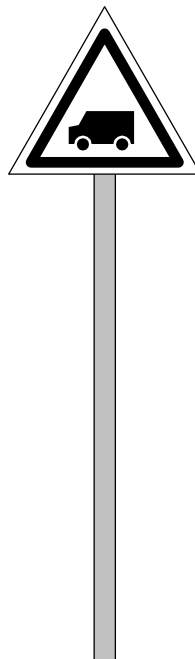


Wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Baczność” ,

b) po pkt 6 dodaje się pkt 6a, 6b i 6c w brzmieniu:

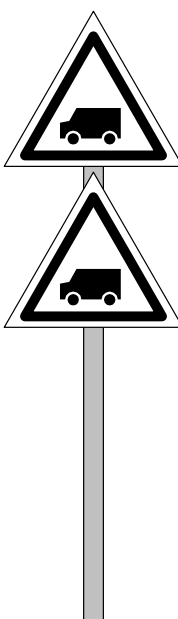
„6a) Wskaźnik W 6a „Wskaźnik przejazdu” oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo – drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdu, powiązany lub uzależniony w urządzeniach stacyjnych, zabezpieczający całą szerokość przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia.

Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym *i białym* obramowaniem i symbolem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



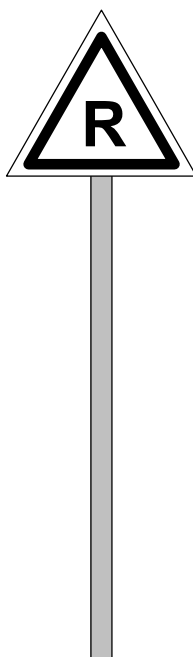
Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami kolejowo – drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;

- 6b) Wskaźnik W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo – drogowym lub przejściem” oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się przejazd kolejowo – drogowy lub przejście wyposażone w półsamoczynny lub samoczynny system przejazdowy, bez powiązania lub uzależnienia w urządzeniach stacyjnych, albo niewyposażone w urządzenia zabezpieczenia ruchu, i należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”.
Dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równoboczne) z czarnym i białym obramowaniem i symbolem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jedna pod drugą.



Wskaźnik W 6b ustawia się przed przejazdami kolejowo – drogowymi lub przejściami w sposób określony w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych i bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;

- 6c) wskaźnik W 7 „Wskaźnik robót torowych” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na prowadzone roboty torowe.
Przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym i białym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze.



- a) wskaźnik stosuje się tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze,
 b) wskaźnik ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.”;

- 5) w Załączniku 3 tabela „Zestawienie wskaźników odnoszących się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, które należy objąć tym systemem” otrzymuje brzmienie:

”

L.p.	Wskaźnik
1	W 2 „Wskaźnik kierunku jazdy”
2	W 6 „Wskaźnik ostrzegania”
3	W 6a „Wskaźnik przejazdowy”
4	W 6b „Wskaźnik ostrzegania przed przejazdem kolejowo – drogowym lub przejściem”
5	W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości”
6	W 9 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”
7	W 14 „Wskaźnik odcinka ograniczonej prędkości”
8	W 18 „Wskaźnik samoczynnej blokady liniowej”
9	W 21 „Wskaźnik podwyższenia prędkości”
10	W 22 „Wskaźnik jazdy pociągu towarowego”
11	W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego”
12	W 26a i W 26b „Wskaźnik kierunku jazdy”
13	W 27a „Wskaźnik zmiany prędkości”

14	W 28 „Wskaźnik kanału radiowego”
15	W 33 „Wskaźnik początku obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R”
16	W 34 „Wskaźnik końca obowiązywania systemu ERTMS/GSM-R”
17	We 1 „Wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu”
18	We 2a, We 2b, We 2c „Wskaźnik opuszczenia pantografu”
19	We 3a, We 3b „Wskaźniki podniesienia pantografu”
20	We 4a, We 4b, We 4c „Wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych”
21	We 8a, We 8b, We 8c „Wskaźniki jazdy bezprądowej”
22	We 9a, We 9b „Wskaźniki jazdy pod prądem”
23	W ETCS 1 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 LS”
24	W ETCS 2 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1 LS”
25	W ETCS 3 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1 LS”
26	W ETCS 4 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1”
27	W ETCS 5 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 1”
28	W ETCS 6 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 1”
29	W ETCS 7 „Zapowiedź wjazdu w obszar ERTMS/ETCS poziomu 2”
30	W ETCS 8 „Wjazd w obszar ERTMS/ETCS poziomu 2”
31	W ETCS 9 „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2”
32	W ETCS 10 „Wskaźnik zatrzymania ETCS”
33	W 35, W 36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym”

§ 2.

Przyjmuje tekst jednolity „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)”, uwzględniający zmiany, o których mowa w § 1, stanowiący załącznik do uchwały.

§ 3.

1. Uchwała podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Tekst jednolity „Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 4.

Nadzór nad realizacją uchwały powierza Dyrektorowi Biura Rozwoju i Standaryzacji Technicznej Centrali Spółki.

§ 5.

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia, a zmiany wchodzi w życie w dniu 5 czerwca 2020 r.

Wydawca: Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Redakcja: Biuro Zarządu
Wydział organizacji i obsługi organów Spółki
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
tel. (0-22) 473 – 25 – 65

Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest przeznaczony dla komórek organizacyjnych Centrali Spółki, jednostek organizacyjnych Spółki, przewoźników kolejowych oraz innych kontrahentów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
